

## 第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会

日時： 令和5年2月2日(木) 17:00～19:00

場所： 国土交通省道路局A会議室(WEB会議併用)

委員：

(会場出席) 屋井、北方、楠田、古倉、小林(成)、小林(博)

(WEB出席) 久保田、吉田、井料、三国、栗田、絹代、佐藤(代)

(欠席) 入谷

議題： (1)自転車等利用環境の現状について

(2)今後の自転車等利用環境の向上について ほか

### ○参事官

それでは定刻となりましたので、ただ今から第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会を開催いたします。本日司会を務めさせていただきます。国土交通省道路局参事官の金籠でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本委員会を始めるにあたりまして、自転車活用推進本部事務局長・道路局長である丹羽よりご挨拶を申し上げます。

### ○道路局長

道路局長の丹羽でございます。今回のこの安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会の委員に快くお引き受けいただきまして、ありがとうございます。また、本日はご多忙のところ、対面での出席ありがとうございました。これまでなかなか対面でといったことが無かったものですから、よろしくお願いいたします。

この自転車でありますけれども、平成28年の自転車活用推進法、これが設定されて以来、この政策がものすごく進んだように感じております。我々の方も活気がでてきたことがあります。一昔前も道路局の中でも自転車をやってきたんですが、道路局の中でも、政策の柱となって、我々仕事をしているところでございます。環境問題、健康増進、地域活性化。そういった具体的な、自転車環境に対する社会的な需要というのは非常に多くあります。コロナウイルスの感染症が広がって、自転車というものがクローズアップされ、実際に走られている方も非常に多くなって、それが一層加速したかなというふうなことも感じています。一方で、この自転車の関連する交通事故はまだ後を絶たない状況にありまして、事故件数自体は減少傾向にありますが、自転車と人の事故とはほぼ横ばい傾向でございます。

また、令和4年、去年の道交法の改正により、電動キックボードや新しいモビリティが自転車と同じ空間を走るようになって参ります。今後は、この新しいモビリティと自動車、自転車、歩行者、これらが共存することで、どういう安全安心な通行空間を作っていくのかが、よく考える必要があると思っております。

こういった状況を踏まえまして、この第1回では、自転車と利用環境の現状、また今後の自転車利用環境の向上について御議論いただくということになっており、忌憚のないご意見を賜ればというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

### ○参事官

ありがとうございました。続きまして、共同事務局である警察庁交通局からのご出席者をご紹介させていただきます。警察庁交通局交通規制課岩瀬聡課長でございます。

## ○交通規制課長

警察庁交通規制課岩瀬でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

## ○参事官

会議の進行に先立ちまして、お手元に配布いたしました資料の確認をさせていただきます。議事次第をおめくりください。まず、本日の議事(1)、本委員会の設立について、に関する資料と致しまして、資料1-1委員会設立趣意書、資料1-2委員会規約案、委員名簿がございます。

なお、委員のみなさまのご紹介は後ほどさせていただきます。

次に議事(2)自転車等利用環境の現状に関する資料と致しまして、資料2自転車政策をとりまく環境、資料3自転車政策のこれまでの経緯、資料4通行空間の現状について、がございます。

さらに議事(3)今後の自転車等利用環境の向上について、に関する資料と致しまして、資料5課題の抽出、資料6対応方針がございます。

不足している資料がございましたら、事務局までお知らせいただけますでしょうか。

それでは議事次第に基づき、委員会を進めてまいります。

議事の(1)本委員会の設立についてです。本委員会の設立趣旨につきましては、資料1-1安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会設立趣意書により説明致します。

先ほど道路局長からもご紹介ありましたが、我が国の自転車通行空間の整備については、自転車は車両であり、車道通行が原則であるという観点から、平成24年に国土交通省と警察庁が安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを作成、平成28年に改定し、望ましい自転車通行空間の整備の在り方等について提示をしたところでございます。

平成28年には自転車活用推進法が制定されるなど、カーボンニュートラル等の観点から自転車活用の社会的需要は高くなっている一方、未だに自転車に関連する死亡事故は後を絶たず、また、交通事故件数が減少傾向にある中、自転車対歩行者事故の発生件数は横ばいで推移しています。

また、令和4年の道路交通法の改正等により電動キックボードをはじめとする新たなモビリティも自転車と同様の空間を通行することになるなど、今後は、新たなモビリティと自動車、自転車、歩行者との共存を図るためにも、安全で快適な自転車等利用環境を向上させる方策を検討する必要があります。これを踏まえ、わが国の道路特性、交通状況その他の社会状況を踏まえつつ、安全で快適な自転車等利用環境を向上させるための方策などについて、専門的観点から審議を行うため、本委員会を設置することといたしました。

なお、本委員会の事務局につきましては、国土交通省道路局及び警察庁交通局に置くこととしております。設立趣意書につきましては以上です。

続きまして資料1-2の規約案についてご説明いたします。

第1条、名称について、本委員会は安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会といたします。

第2条、目的につきましては、我が国の道路特性、交通状況その他の社会状況を踏まえつつ、自転車通行空間を早期に確保する方策など、安全で快適な自転車通行空間確保における諸課題について専門的見地から検討することを目的としています。

第3条、委員のみなさまのご紹介は、この後させていただきます。

第4条、委員長につきましては、事務局から推薦し、委員による確認により定めることとしています。委員長に事故があるときは、委員長が指名する者がその職務を代理することとしています。

第5条、委員会の事務局は、国土交通省道路局並びに警察庁交通局が行うこととしています。

第6条、委員等以外の者の出席につきましては、委員長が必要と認めるときは委員会に出席して意見を述べ、説明を行うことができることとしています。

第7条、議事の公開につきましては、原則として公開とし、議事概要、議事録は会議後ホームページで公開致します。但し、特段の理由があるときは、会議を非公開とすることができることとしています。

以上につきまして質問等ございましたらお願いいたします。

ありがとうございます。それでは資料 1-2 につきまして、本日付で本検討会の規約といたします。

#### ○参事官

よろしくお願ひいたします。続きまして委員長を選出致します。

先程ご説明いたしました、規約第4条第2項に基づき、事務局といたしましては、東京工業大学副学長教授、屋井委員を委員長として推薦させていただきたいと存じます。委員の皆様の確認を求めますが、ご意見等はございますでしょうか。

#### ○一同

異議なし。

#### ○参事官

ありがとうございます。

それでは事務局の推薦に対して委員の皆様からご了解いただけましたので、屋井委員に委員長をお願いしたいと存じます。

大変申し訳ございませんが、屋井委員におかれましては一番奥の委員長の席へご移動をよろしくお願ひいたします。それでは屋井委員長から一言ご挨拶をお願いいたします。

#### ○屋井委員長

委員長に、推薦選出をいただきました屋井でございます。よろしくお願ひします。せっかくの機会ですので、一言ご挨拶申し上げたいと思います。既に丹羽道路局長さんからお話ありましたけれども、この何年でしょうかね？6、7年なのかな？日本における自転車の政策を支えていくための制度、色々と変わってきましたね。

それから最近の交通法ね。道路交通法の改定もあるし、それだけではなくて、活用推進計画、その第2期の計画においては、国自らが道路環境、道路空間の整備を行っていく。こういった考え方も示されているところでもありましたので、さまざまに変化はしてきているんですけども。

何が変わってないかという、最後に申し上げたところです。道路、車道上走行環境とか走行空間。これに関しては日本においては残念ながらそんなに変わってない。

この会議体は、前回開いていたのが、7、8年前でしょうかね。それから今申し上げたように、さまざまな変化もあり、そして道路構造なんかでも自転車通行帯が位置づけられた。こういう状況にありますので、今回改めてこういう会議体を開いて頂いたことはありがたいことです。この機会に我が国も今までの走行空間の課題、かなり明らかになってきたところがありますので、そういうところに照らしながら、ぜひ抜本的って言葉が使えれば最高ですけども、大きく変えていく第一歩に改めてなったら大変ありがたいなと思います。今回は久々の対面ですし、ウェブ参加の委員の方も大いに活発な議論をしていただきたい。この機会に若手の先生方もお入りになっていただいたので、さまざまな新しい観点から、新しいモビリティの件も含めて、大いに議論してければと思います。よろしくお願ひいたします。どうもありがとうございました。

### ○参事官

ありがとうございました。尚、丹羽道路局長は公務のため、ここで退席させていただきます。

それでは議事次第に基づき、委員会を進めてまいります。ここからの議事進行につきましては、屋井委員長にお願いしたいと存じます。屋井委員長よろしくお願いたします。

### ○屋井委員長

了解しました。それでは議事次第の2番目、自転車等利用環境の現状について、ご説明の方よろしくお願いたします。

### ○自転車活用推進官

事務局の菅沼と申します。本日はよろしくお願いたします。それでは早速ですが、資料の方のご説明をさせていただきますと思います。お手元の資料。資料2でございます。初めに、この委員会の道行と今日の議事の概要を全体で少しお話させていただきます。

ページ番号で1番。きょうの委員会では、現状や課題の共有をさせていただいて、その課題に対する対応方針というところまで御議論いただければなというふうに思っています。今日頂いた意見を踏まえながら、事務局の方でガイドラインの改定版の骨子の方も検討させていただいて、次回の方でその更新について議論を頂ければと思っております。我々としては7月1番下に書いていますが、7月に、改正道路交通法の施行の予定というのが控えておりまして、それまでには全国の行政の関係者であるとか、さまざまな関係者に伝えるべき事を仕掛けていく準備をして行くというところを目安にしております。本日の議事でございますが、右側です。大きくは利用環境の現状、それから、さらに利用環境の向上ということで、2パートでお話をさせていただきます。

現状の方につきましては、社会情勢取り巻く環境というところと、あとはこれまでの自転車施策の経緯、それから実際の通行空間整備の現状という三点をお話させていただき、その後、ここで一回ご意見いただいて、もう一回、今度は課題の抽出についてお話をさせていただいて、その対応方針について御議論いただくということ、本日の委員会では考えてございます。それでは、さっそく利用環境の現状の方、お話させていただきます。

大きくは事故。それから、新たなモビリティの登場。大きくは、この二点が社会情勢の背景として捉えております。さらには当然ながら、先進国の取組の状況というの、我々キャッチアップしなくちゃいけないので、そのあたりのご紹介、この三点をさせて頂きたいと思っております。まず事故の状況でございますが、お手元の資料の3ページになります。まず自転車と自動車の事故の比較をさせていただきました。

交通事故につきましては、関係者の努力で全般的な件数というのは減っております。ただ、その自動車の減少よりも、自転車の減少が弱いと。まだまだ自動車に比べると余地があるんじゃないかと考えておりますし、この右側のグラフで言いますと、中でも、その自転車対自動車というのは同様に減っているんですが、自転車対自転車であるとか、ましては自転車対歩行者、自転車単独につきましては若干増えていたり、結構増えていたりという状況が見られます。この辺りにかなりの改善の余地があるというふうに我々捉えております。

さらに、海外と比べますと、右側ですが、自動車に乗っている時のいわゆる亡くなる方の数というのは、かなり日本は少ないです。ただ一方、それと比較するという話ですが、自転車に乗っている時というのは必ずしも低いレベルではなくて、こちらも海外に比べると改善の余地があるというふうに捉えております。

少し事故の中身を。日本における事故の中身を少し分析してまいります。まずは、死傷事故。要は死亡事故だけでなく、お怪我をされる事故も含めてですが、ほとんど自転車の場合は、相手方が四輪、二輪のことが多

い。9割を占めます。その多くは、交差点で発生してしまっていて、原因としては出会い頭の事故が多いという分析がされています。

じゃあ一方交差点ではないところ。我々単路とこの委員会では資料で言うておりますが、単路におきましては、まずこれも死傷事故、お怪我も含めると多くは、その歩行者と分離されていない、歩行者と分離されない空間で多く発生しているということでございます。

さらに死傷事故の中でも死亡事故、亡くなる事故に限定してみますと、実は先ほど死傷事故全体では、交差点の方が圧倒的と話しましたが、死亡事故のその事故率ですかね、亡くなる事故の率で言いますと、実は交差点よりも単路のほうが、実は率としては高い。その理由としては追突、あるいは車の追い越し追い抜きというのが4割という、半分弱を占める、こういう状況でありまして、この辺りを踏まえながら通行空間の整備を考えていく必要があるというふうに考えています。

一方、新たなモビリティの件、簡単に。ご承知の方もいらっしゃると思いますが、触れさせていただきます。8ページです。今般の道路交通法の改正によって、一定の要件を満たす電動キックボードが自転車と同様の空間を走行することになります。こういったことを踏まえて、我々自転車通行空間を走る仲間が増えますので、そういった事を念頭に通行空間の整備を推進して行く必要があるというふうに捉えております。海外でも電動キックボード等かなり有している国がございますので、そのあたりを例えばということで、韓国で見ってみました。いわゆるその会員数、電動キックボードの会員数が一年で約六倍に増えていたり、あるいは、これ4年でみておりますが、4年で関連事故が15倍に増えていたり、実は、一部韓国だけの話ですが、こういった状況も見えているということでございます。

それから三点目です。海外の自転車施策の進みがあるということで、例えばドイツのベルリンでは、11。カーボンニュートラルな都市を目指す政策の主力として、自転車政策をしっかり位置づけているという状況でありますし、またご存知の方もいらっしゃると思いますが、例えばパリにおいては、いわゆる臨時の自転車専用レーンであったコロナピストというものを常設化したり、あるいは自転車道130キロ、専用車線390キロの整備をしっかり位置づける。あるいは、ロンドンにおいても、計画というものを作って、その中で一部ですが、もう既に約100キロの整備を進めているという状況であります。

こういった海外の先進的な取り組みを踏まえながら、我々も政策の検討をしていかなきゃいけないというふうに考えております。

次に自転車施策のこれまでの経緯ということで少しお話をさせていただきます。お手元の資料3になります。

少し字が多いので、割愛してお話しますが、近年の大きな分岐点。平成19年の道路交通法改正でございます。このあたりで、例えば普通自転車が例外的に歩道通行できる要件が明確化され、また、いわゆる車道の走行が基本だよ、というところが強く打ち出されたということもございまして、これ以降、歩行者と分離された空間整備により一層推進していかねばならないと、意識づけが強くなった分岐点がこの辺りかなと思っております。当委員会でも議論いただくベースのガイドラインでございますが、最初は24年におかげさまで策定させていただいて、その後平成28年に改定がございました。ただ、その後、自転車活用推進法が制定されたり、あるいは、それに基づく計画の閣議決定、さらには、例えば道路分野で言いますと、道路構造令の改正など関連する法令の制度が、充実、変わってきているということも踏まえながら、今回のガイドラインの改定が必要だというふうに考えておりますし、そのガイドライン、少しおさらいさせていただきますと、平成24年、最初に作った時の、主に柱としては4点。2ページでございます。一つは通行空間の計画について。それからもう一つが実際の設計について、さらには利用ルールの徹底と、4点目としては駐停車・駐輪対策の様な総合的な取り組み

ということで、この4本柱でガイドラインは作ってまいりました。

そして平成28年に改定をしていただいておりますが、ポイントとしては、なかなか通行空間が進んでこない中で、暫定形態というものを、いわゆる、例えば矢羽根のような車道混在を、積極的に活用するであるとか、計画の部分で言いますと、段階的な計画策定。少しでも進めようというところをかなり意識して、この28年の改定は進められてきたというふうに捉えております。

一方、簡単に自転車活用推進法、平成28年のガイドライン改定以降の関連法制度の分野で少しご紹介しますが、これは自転車が見つさまざまなメリットを捉えながら、自転車の活用を総合的、計画的に進めていこうと。そのいい面にスポット当ててどう活用していくかというところの基となる法律が平成29年に施行されています。

これに基づいて計画を政府としても作ってまして、それが、お手元の5ページ目です。自転車活用推進計画でございますが、これの柱、大きく4つございますが、この中の最初の柱の中に、目標1がありますが、自転車通行空間の計画的な整備の推進ということで、通行空間の整備を進めていくんだということが、閣議決定の文章の中に位置づけられているということでございます。

一方、自転車利用ルールの徹底に関しても簡単に変遷をご紹介させていただきますが、こちらは先ほどの変遷とダブル部分が多くありますので、詳細は少し割愛しますが、基本的には自転車は車両であるという原則で、通行ルールの周知徹底というのがねられてきたということでございまして、一番下ですが、今般、令和5年4月ということで道路交通法の改正ということで、ヘルメットの着用努力義務化等々も進められてきているということでございます。

それから、簡単に道路関係の関連法制度もう一つ、変更点をご紹介させていただきますと、実は自転車通行帯というものが、道路構造令に位置づけられたというのが、平成31年、今から少し昔ですが、これもガイドライン以降の新たな事項でございます。

次に通行空間の現状をご説明します。資料の4でございます。

これは車道走行を基本とした自転車通行空間にスポットを当てて少し数字をかけてみました。車道走行を基本といった自転車通行空間というのは主に自転車道が専用通行帯。さらには矢羽根が引かれて車道混在のもの。そういったものを調べまして、どうなっているかと。

大半は車道混在、いわゆる矢羽根型の表示の整備でございます。それが8割。近年、例えば今回一年間では約1,000キロ以上伸びています。ただ、専用通行帯、自転車道は、そのスペースの更なる確保が必要なこともあって、微増にとどまっているというのが現状であります。

これが、世の中で実際に道路の上にある物の状況ですが、先程の計画という話がありましたが、地方公共団体さんの方で自転車ネットワーク計画を作っていただいております、その中にどういうふうに位置づけられていて、整備されているのかというのをまとめたものがこちらでございます。計画に位置付けられているものが、上のこの折れ線ですね。18,438kmがR3の計画の延長。その計画の中で実際に、3,643km(R3)が整備されているというものでございます。

少し話し戻りまして2ページ目に戻ります。

今国内の整備でしたが、海外と比較をさせていただきますということです。面積あたりであるとか、あるいは人口あたりというところで、東京 23 区とヨーロッパ、アメリカとの主要都市と比べてみましたが、どうしても比べると低い数字だと言わざるを得ないというふうに考えております。一方、自転車の分担率は、世界的に見てもかなりのレベルですので、分担率に対するその整備の状況というのかなり水準としては低いものかなというふうに考えております。

じゃあ、海外では実際どういう風に整備されているのかなと少し勉強させていただきました。

それはこちら、次の3ページです。考え方としては共通部分も多々あるのですが、特徴的なものとしては、簡易的な分離を行うような形態もですね、フランス、イギリスなどでは存在しているというふうに捉えております。

以上、資料4まで駆け足でございましたが、ご説明させていただきました。

#### ○屋井委員長

どうもありがとう。

まだ議題が(3)番でありますので、今の資料2から4に関して、レビューが中心ですので、何かご質問があれば、あるいは補足みたいなものがあればお伺いして、ご意見等々、これからどうしていくかについては、次の議題のほうで大いに議論させていただければと思います。

いかがでしょうか？

#### ○古倉委員

古倉でございます。資料2の3ページになります。

右端のグラフといいますか、日本のこれ、交通安全白書から出されたという資料ですよ。日本が0.8、自動車乗車中で、自転車乗用中が0.6。この数字は、私は警察庁が出されている令和3年中の交通事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について、だいぶ食い違っている。例えば平成30年ということで、おそらく白書ですが、その前の年ぐらいなのでしょう。2017年の10万人当たりクルマの死者が乗用中が0.96で自転車は0.38となっていますね。どっからこの数字が出てこられたのか、よくわからないんですけど、この警察庁さんの人口10万人当たりの死者数の推移と書いてあります。何が言いたいかと言いますと、人口10万人当たり、クルマはこの数値よりも高く、自転車はこの数値よりもっと低いわけです。自転車の利用促進のための議論をしようとするときに、クルマの数字がちょっと低い数字で、自転車が高い数値というのは、逆行するのでこの点ご確認いただければと思います。

#### ○自転車活用推進官

今手元に詳細が書かれたものが無いので、しっかりまた勉強させて確認させていただきます。ただ、いろんな出ている物の資料をまとめながら作っておりますので、それなりに当然、根拠があるんですけども、またその突合せをさせて頂ければなと思います。

#### ○古倉委員

ストーリーを作って、だから安全と、こういう流れなんだろうけど、ただ、データが自転車が実際よりも危険とでるのはよくない。少し確認していただいて、そこから、自転車が実際よりも危険ということにならないように願います。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。ほか、何かありますか。

○小林成基委員

小林成基の方でございますが、同じところなんです。数字のことはともかくとして、なんで自転車の事故減らないんですか。どうして減らないかというのを、国交省でどう考えておられるかお聞かせていただけませんか。

○屋井委員長

どうぞ。

○参事官

いろんな要因があると思っております。ストーリー作りという話とはともかくであります、今回の検討会でもご審議いただきたい中身として、ソフトとハードの両側に問題があるのかな、課題はあるのかなというふうには思っております。ハード側を先に申し上げますと、適切に分離された空間が先程ご紹介させていただいたデータのとおり、自転車の分担率に比しまして、諸外国と比べてもまだ充分とは言えない。そういった状況から、起こりうる可能性は非常に高くなってしまっている、というところがございます。また、ソフト面につきましては、警察庁から補足を頂きたいと思っておりますが、ルールの周知。そういった、出会い頭の事故ですとか、そういったこと。その中で、ルールをしっかりと守れば防げたものというのもきっとあるだろうと、そういう仮説のもとになってございますが、そのハードとソフトに課題無しとはできない現状があるだろうというふうには思っております。

○交通規制課長

補足させていただくと、ルールをなかなか守られていないという面はあるかと思っております。お手元のデータですけど、自転車に関連する死亡重傷事故のうち、自転車側に法令違反がある割合は7割ぐらいということですね。例えば信号無視ですとか。右側通行ですとか、本当に基本的な事故につながる直結しやすい違反が後を絶たないという現状があるかと思っております、これは警察の方でも、悪質な違反に対してしっかりと警告をしたり、あるいは取り締まりをしたり、という事をやるようにはしておりますが、なかなか周知されていないというのは、一面としてあるかというふうに思います。

○小林成基委員

ありがとうございます。これ非常にシンプルな話です。我々いろいろ調べてみると、ルールを知らない人って少ないのですよ。知っているんです。はっきり何条がどうのこうのってことではなくて、一時停止が止まるんだよねということ知っているし、基本守るよねって知っているし。でもやっちゃうわけですよ。やっちゃうその心理になるバックグラウンドがちゃんと解明されないと、解決の方法って難しいんだらうと思うんですね。要するに、自転車は漕ぎ出すのが大変だからって、止まりたくないというのはあるんだらうけど。最近、電動アシスト自転車みたいな漕ぎ出すのが楽なのもいっぱい出てきて、でも昔からなるべく止まりたくないからフラフラっていつちゃったからというケースもあるんだけど、でも自転車なら大丈夫だろうとか、かまわないだろうとか、もう一つはその歩道通行が当たり前の時代が半世紀ぐらい続いて、歩道は右も左もおかまいなしですから、そのままその歩道がないところすとか、車道側に出て来たときに逆走なんかに当たり前にやってしまうみたいなことが。知っているてもそういう風になると、環境を変えないといけないということと、だから、そのもちろんその対歩行者とかということになると、その走る場所の問題もありますけれども、交差点で事故が、死亡事故の割合が少ないかもしれ

ないけど、交差点で事故が多いということになると、対車の問題です。だから左側通行しているだけで随分違うと思うんだけど、それが徹底されない。テレビなんかでもずいぶんその調べてもらったりしたんですけど、ピクトみんな知っているんですよ。知っていて守れないというのは、そのハードの面もそうでしょうけども、取締りでは足りないのかもしれない。何かそのアプローチを大胆に変えないとこの状況は変わらないんじゃないかと言われて、交通事故全体が減っているのに、自転車をなんとかしないと、もうこれ以上全体が下がらないという事があると困るので。ぜひそのへんは。私もいろいろ考えながら言いたいこともありますけれども、何が問題なのかというところを明確に最初にして、一点突破で少しはましな方へ持って行きたいなというふうに思いますので、委員長のご指導をいただきたいと思います。

#### ○屋井委員長

どうもありがとうございました。議論 15 分程度って書いてあるんですけども、それを、一人当たり 15 分ぐらい喋り始めたら止まらなくなるのと、それは後にまた、あるいは今回だけじゃなくてしていただきたいと思います。絹代さんから手があがってます。絹代さんお願いします。

#### ○絹代委員

できる限りコンパクトに。基本的には今の小林成基委員の意見に賛成なんですけれども、先ほど警察庁から補足がありましたが、この資料の中にどれぐらい、その事故を起こした原因、ソフトとハードがあるという話が今金籠さんからあったんですけども、ソフトの面を解明するためにどれぐらいの方が、どういう法令違反があって、こういう事故を起こしているのかというデータがあってもいいかなというふうに思いました。

また、どういう年齢層の、どういった方が、どういう違反をして、結果事故に遭っているのかと、いったところを洗い出して行くところで、何かそのこちらが打つ手というのが見えてくるんじゃないかなというふうに感じた次第です。というのも、もう少しそのソフトの面。今のこの歴史の中で、自転車が日本ではかなり変わってきたという話がありましたけれども、思うにこのソフトの面、ルールを守るというところでは、この数年進化がないように感じています。ここからはより戦略的に、皆さんにルールを伝えていく。腑に落ちる形で、皆さんに伝えていくというところをもう少し戦略的にやっていく必要があると思うんですね。なので、まずどういった違反があって、それが危険なのかという分析も必要だと思いますし、今、学校での自転車教室、交通安全教室が 98%とか、そういった高いところになっていても結果が出ていないんですから、今打っている方法がちゃんと功を奏していないという証明にもなっているかと思います。後ほど電動キックボードの話も出てくるかと思うんですが、こういったところで、もう一回自転車や電動キックボードのルールというところに照明が当たるのではないかと考えていまして。電動キックボード、眉をひそめる方もいると思うんですが、ピンチをチャンスには無いですけども、またルールに皆さんに目を向けてもらうチャンスにもできるんじゃないかというふうに感じています。ぜひこのタイミングにこういったソフトの面ルールをきっちり皆さんに届く形で伝えていく。これを戦略的に進めていただくように、これから頑張っていけたらいいなと思いますし、頑張っていただけたらと思います。私からは以上です。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それじゃあですね。十分に皆さんにお話ししたいので、先に進んでからね。もっと総合的な議論ができますから、もう一度やりたいと思いますので、資料5についてもご説明ください。

## ○自転車活用推進官

それでは資料の5。課題の認識についてお話をさせて頂ければと思います。

最初の1ページ目ですが、道路管理者の方に色々聞いてみました。アンケートを取ってみました。その意識問題レベル。そこで感じたのは、車道通行の原則というのは理解はされているものの、今一つこう歩道通行、自転車が歩道通行することに対する抵抗感が弱いんじゃないかと。意識が弱いんじゃないかということであるとか、あるいは、様々なものを作る時の基準みたいなのがあるんですが、そういったものを機械的に運用してしまうような、計画検討を硬直化させてしまっているような、そういう可能性もあるんじゃないかとか。あるいは、いろんな客観的データに基づいて、世の中のニーズなどをちゃんと捉えた上で、その必要性を検討することは必要だと思うんですが、そのあたりのデータの不足というのがあるのかなというのを感じたところであります。

次のプロセスが、例えばということですが、少し例として、2ページ目に書いていますが、本当は、例えばこの学校みたいな絵書いてありますが、本当はここ非常に自転車のニーズがある、あるいは、自治体としてもしっかりその自転車を利用者のことを考えて空間整備しなくちゃいけないんだけど、なかなかそういったニーズが適切に把握されていないであるとか、あるいは道が狭いので、そもそも諦めてしまっていた話がある中で、やりやすい右側、太い方に引いてますが、本来、自転車、自動車の速度も高いし、本来はかなり高いレベルで分離をとるところなんですけど、とりあえず矢羽根を引いておくみたいなですね、もう少し踏み込んでしっかり検討して欲しいなというようなところが垣間見えてくるというところであります。こういったところをしっかりガイドラインにしっかり訴えていくというのが必要かなと、しっかり考えましようというのを訴えていくことが必要かなというふうに思っています。

データの話で言いますと、昨今、シェアサイクルとありまして、これGPSを積んでいますので、位置が細くできますということは、どういったところを使っているかというのが、シェアサイクルの利用者に限った話になってしまいますけれども可能です。ヒートマップのようなものが時間帯別で把握することが可能です。こういったものうまく利用すれば、よりその利用人数をしっかりとらえた形での行政の対応は可能になってくるということです。あとは先ほど道路管理者に聞いたという話がありましたが、どんなことで実際に作ろうと思ったら苦労していますか？という話を聞きまして、幅ですね、日本の国土上、道路区間が限られています。沿道には色々なものが張り付いています。それでそういう中で、幅員の確保というのが悩ましいねというのが多く答えがありました。そういう中で、どうしても空間の再配分という限られた空間の中をどういうふうにその役割分担していくかというのを考えなきゃいけないと、そうしないと新しい空間が生み出せませんので、そういったあたりの知恵。知恵とか知見というものを提示してあげることが必要なのかなというふうに思っています。

先ほど硬直化みたいな話があったのですが、実際にどうなっていますか？と少し例として指し示しますが、真ん中に4,000台とか500台とか500人という数字が出てますが、例えばこういう数字を提示すると、これを機械的に運用してしまうと、純粋に500台だからやる、やらないみたいな。そういうことになってしまう。目安なので、実際の利用ニーズとか社会からの要請をちゃんと捉えてくださいねということをご伝えていく必要があるのかなと。単純に数字だけ提示しないということが大事なのかなというふうに思っています。

あとは、例えばという話ですが、その幅のせつかく通行帯を作っても、駐停車の車両等があるとその空間が生きませんし、今この写真に丁度その止まっている車を回避するために車道の方に第二通行帯にまで出ていると、ありますけども、こういった現象がどうしても発生してしまうということで、駐停車の車両をどう考えるかというのも、非常に大事なのかなと。ただ、先ほど言いました限られたスペースの使い道として、どうしても例えば貨物の集配なんかの車両も当然ありますので、そういった駐車場への配慮というのも、同時に考えながら、こういったがなるべく発生しないようにはどうしたらいいかということを考えていく必要があるし、そういった知恵を知見

を全国の道路管理者なり関係者に教えてあげることが必要になるのかなというふうに思っています。

もう一つ課題として提示したいなと思っているのが、左側の整備延長。一年間前の古いデータですが、一年間でいわゆる道路工事了りしたようなものです。例えばそれに対して右側自転車通行空間はこれぐらい。500ぐらい。全体が2,000を超えている中で500ぐらいの整備ですが、この差分ですね。間にはきっとチャンス逃している。一緒に頑張れば、ひょっとしたら自転車通行空間がもうちょっとできたかもしれないねというのは潜んでいるかもしれない。こういうチャンス逃さないためには結構前からしっかり連携とって考えないと多分簡単じゃないですね。現地をいじることというの、そういったことの知恵、どういタイミングで、どうい調整をしているってことをちゃんとお知らせする、お伝えするというのが大事なのかなと。

一つの例として、例えば無電柱化事業なんか地面をいじりますので、そういったタイミングで一緒にやればいいよねというの、もちろん全部が全部じゃないと思うんです。ただ、チャンス逃さない、やれるチャンス逃さないという思想が必要かなと思ってます。こういった課題を踏まえて、大きな対応方針としてはこんな感じではどうかなというのが資料6でございまして、これまでのおさらいになるんですけども、一番左側課題です。最初にお話したこと。事故、新たなモビリティ、それから世界の潮流というのを踏まえながら、その課題の要因として大きく二つあると思っています。一つはルールの認識の関係で、もう一つは分離した通行空間のこと。その通行空間の中には、先ほどお話ししましたが、現場現場が思考停止に陥らないような柔軟に考えていただけるようなことを考えなくちゃいけない。二つ目としてはしっかりニーズを捉えましょうと社会的要請をしっかり捉えましょう。そのためにはデータが必要ですよ。三つ目、四つ目は似たような話ですが、しっかりその空間を生み出したり、あるいはその空間を守るための知恵や知見、知識をしっかり提供しましょうということですね。最後はいいチャンス逃さない。作れるチャンス逃さない。大きくは、この5つのような対応方針でこれをさらに詳しくガイドラインの方で表現して行く。全国の関係者にお伝えしていくということが我々としては必要かなと考えております。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。

それでは資料2～4で先程ありましたね。その上で資料5と6。現時点で事務局のお考えになっている課題や方針ということでありますので、それを基に大いに議論をしていただければ結構だと思います。資料番号はどこでも結構ですから。場合によっては、順番にお願いするという状況になるかもしれませんが、よろしく願います。いっぱい手が上がったら、その順番でということですよ。いかがでしょうか。

お急ぎの方とか、今日は特に時間帯がね。こういう夜の時間になっていますのでね。昔はこういう時間帯の会議多かったんですけどね。

私は先に話したいという方は、まずは優先させていただいて。そういった方があんまりなければ順番にということになると思います。あ、どうぞはい。会場から。

#### ○古倉委員

基本的ながよくわかりましたが、基本的にお聞きしたいのは四点ぐらいありまして。一つは。当面のこの課題に対処する対策なのか、それとも、もうちょっと長期的な視点といいますかね。例えば、さっき諸外国の事業だったり、諸外国では、例えば、分離化の方向に動いています。走行空間の質をどんどん向上させて、それによって自転車利用促進すると、こういう戦略を、その質ですよ。量ではなくて。長期的な視点を踏まえたものかどうかです。

こういう問題を取り上げてやっている結局その長期的な視点が出てこないという可能性もあるという点。そ

の辺のところ、どのように考えておられるか。つまり、当面の課題に対して対策をさらに考える、いやもう少し長期的に考えて、それからさらに、こういう、時間も関係あるから、そのへんの考え方ですね。第二に、ハードに限定するというそういうガイドラインのようにも見受けられるんですが、前回のガイドラインもソフトウェア入ってるんですね。ソフトは付けたしみたいなの。もしそのハードを進めるとすれば、ソフト面もセットでやらないと本当に効果が上がるものがないんじゃないかと考えます。。例えば、利用促進のための広報啓発あるいは地図、行先案内表示板とかですね。心のこもったソフト面を最低限セットで考えないと。前回では本当にこうソフト施策がべた並べしていると、こんな感じがしました。

第三にハードそのものにして仮に、主にそれ限定するとしても、これに利用目的と方向性などハードの中に思想を入れることが必要である。このハードはどういう風な考えでつくるのか、あるいはどのような考えを込めるのかとその思想あるいは考え方というのは必要かなと思います。単に物理的にハードを作り上げるというだけ本当に上手くいくのだろうか、ということ。難しい質問かもしれませんが。

第四に、ときめきのある走行空間について、物理的に利用促進につながるようなものを当然考えておられるのですが、さっきの話からしますと事故が多い、安全が問題だなどどうしても物理的な安全対策の方に軸足があるような感じがいたします。おそらくバランスの取れたと、こういうお答えなのかもしれませんが、欧米ではまずときめきのある利用促進を前面に出して、そのために必要な安全対策という、軸足は利用促進の中で必要な範囲で安全対策の方に軸足だという方向が明確です。その辺のこう軸足をどの辺にされているかね。4点を冒頭で少し伺いたい。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。今この会議体というか、この委員会ですね、そのスコープというものをどこに定めて議論するかという一番重要な点をね、委員からご指摘いただいているので、そういう面で関連するようなご意見があったら、是非最初にお伺いしておきたいんですけれども。あれ、久保田先生はよろしいですか。

#### ○久保田 尚委員

三つほどあります。一つは、先ほど事故のご紹介があって議論もあったんですけども、ぜひご参照いただきたいのが、この平成24年、28年からやってきた、整備をやったところの事故、つまり車道を走ってもらうような、そういうガイドライン整備をしたところの事故が、そうじゃないところと比べてどうなのかということが一番大事だと思うので、ある意味我々がやってきたこの事業の評価をするということが必要だと思います。ですから、そのデータもそれなりに出てきているので、是非それを使って今までやってきたことの評価で、さらにやるべきことは何なのかということを議論するという方向に是非行っていただきたいというのが一つ目です。

二つ目が一番苦しいところなんですけども、電動キックボードなどがついに出てくるということで、小林さんともだいぶ議論をさせていただきましたけれども、正直言って私まだこれがどう道路空間の側から議論するのか、ガイドラインにどう反映するのかというのが、実はまだ全く正直分かっておりません。つまり、あれをこう道路交通法に位置付ける議論をした時に、むしろ自転車つぼくするという、三種類あるうちの真ん中のところですけども、その自転車つぼくする乗物にするということで、乗り物側を自転車つぼくしてきたという議論の経過があったと思うので、じゃあそういうものが入ってきたときに、何か自転車と違うものが入ってきたので、道路空間をこうしなきゃいけないんだというそのロジックが、正直、まだ全然見えておりませんで、多分、ああいう乗り物が入ってきた時に自転車との速度差とか、走行する位置が若干違うんじゃないとか、データを持って、この議論しないと、なかなか分からないままになっちゃうんじゃないかと危惧しております、そこを何らかの方法でこのデータで議論できる方法をぜひお願いしたいと思っているのが二つ目です。

最後は。あんまりここで重要じゃないかもしれないんですけど。最近いろんなところで議論になってるのが「ほこみち」ですね。「ほこみち」を歩道で始めた時に、もともとそこが自歩可がかかっていたと。歩道通行可になっていたところを自歩道の「ほこみち」にして、そのテーブルを置いたり、なんかするときに、自転車は車道に降ろすべきで、自歩可を外すべきじゃないかという議論と、いや、それ急にはできないよという議論が両方ありまして。そういうところ自歩可を残した場合、どうなるか、どうすべきかという。地方でニーズはそれなりにある議論であると思います。これは、私もどうしていいかわかんないので、話題提供として申し上げました。以上です。ありがとうございました。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。久保田先生は先に帰られるので、今ご意見をおうかがいしたということで。もう一回戻って、先ほど古倉委員の御意見に対してまずは事務局の方から。あっ、関係しますか？はい、じゃあお願いします。

#### ○楠田委員

古倉先生のお話に関しまして、ガイドラインの全体的な考え方についてお話させていただきたいなと思っています。今のガイドラインのこの課題、資料6の方針の考え方であったり、今このガイドラインに出てるんですけど、ちょっとこのままだとはいずれいんじゃないかなと感じております。なぜかと申しますと、資料6や資料2の海外事例にもありましたように、また、古倉先生のお話にありましたように、海外は、資料1にもありましたけど、カーボンニュートラルの推進であったりとか、価値を上げるであったりとか、QOLの向上などのために自転車の利用促進を行ってらっしゃいまして、そのために如何に乗りやすく、安全な空間を作るかというふうな考え方で行われているかと思っています。その自転車道は連続性があるすごく乗りやすいんですが、日本の場合はまだ事故削減のための自転車ネットワーク計画を作るというふうな感覚かなと思っていて、点でしかないんですね。管轄が変われば途切れてしまうような形で。車を運転するのであれば、そんなプチプチ切れることはないんですけど、もう東京の都内走ってたら怖くて仕方がなくてという状況があるかと思うので、そういった連続性のあるこれからの自転車道であったりとか、利用促進はどうして行くかという基本的な考え方をもう一度見直した方がいいかなと思います。すみません続きまして資料3の部分なんですけど、自転車通行空間の計画や設計のところなんですけども、ガイドラインすごく丁寧に作られてて非常にいいかと思うんですけども、どこの自治体でもできるような仕組みを考えていただきたいなと思っています。今作られているところというのは非常に自転車に興味があったり、観光誘致したいというような限られたところにしかないんですね。行き詰まっているわけですから。低コストで簡単にできて業務が増えても、デジタルツールを使ってシュシュとできちゃうような、人手不足とか働き方の改革を行っていくようなところで、もっとこう簡単に導入できるような仕組みを考える必要があるかなと思っています。次に資料5のところなんですけれども、先ほどプローブデータの活用にもありましたけど、自転車ネットワーク計画の施策のデータ不足とかいう話があるんですけども、現場を見ると、デジタルになった関係者の情報共有が紙だったりするんですね。紙をデジタルに、仕事をデジタルにしたり、紙での情報共有をデジタル化するだけでも、大きく変わってくるかと思うので、デジタルを使って全国津々浦々このガイドラインを使った道路を広げる方法を考えて頂けたらと思っています。その際にはどういう目的、誰が乗っているかというところを明確にする必要があるかなと思います。都市部であれば通学、通勤、買い物であったりとか、地方だと車の分担率の方が多いので、通学、中、高、大、観光客というふうな特定されるので、それをもとにデータを使えば、結構整備が簡単かと。一番全国各地で作れるのは通学路を対象とした学生なので通学路をまず特定して、そこに事故情報を入れて関係者で直す指導というような形で、皆さん地方の地域の方とデータを共有して

直すというような PDCA の形を作って、もう少し具体的に簡単に出来る仕組みを考えていただけたらなと思っております。

また次回以降話したいと思います。長くなりました。よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。じゃあさっきの話だけ。一応決着をつけたい。

○小林成基委員

一つだけ考えていただきたいんですけど、先ほど申し上げたルールを守らない。勘違いから生まれていると思うんです。ルールがあっても大丈夫なんだと思うんですけど、相手は車なんです。車側がどういう認識を持てるかという一番重要なんです。車との関係でこれずっと拝見してて決定的に抜けてるだろうなと思うのは、もちろん自転車のことを考えるんで主語が自転車だからなんだけど、事故の状況だとか安全快適に使うための最高の要件というのは、車の側の理解なんです。でも車側の理解を進める勘違いを、自転車で邪魔なもんだという勘違いって読んでいいかわかんないけど、そういったものをその考えないでこれ出口多分ないと思う。権限として自転車のことしか出来ないんだって話だったら、これもうしょうがないんだけど、でも車のことで特にその外においてはパリなんかでゾーン30がずっと広まったり、ほとんどゾーン30にしちゃったり、つまり、車の速度抑制が自転車も含めて速度の抑制ということが、世界の大都市の潮流なわけですよ。東京が相変わらずこれ見ると40キロ50キロ、60キロを想定してやることになってるわけだから、そこはソフトを進めるとしたら、WHOが2008年に出してる報告書でも30キロを超えると死亡事故が急に増えるというデータなんかも見るわけですから、ここのポイントにこの中に盛り込まないと解決に、安全快適な方向にいかないんじゃないかってしているんで、車についての議論をぜひ許していただきたい。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それではここでね。委員会のスコープね。そこに関して事務局から話をいただけますか。

○参事官

はい、貴重なご意見の数々ありがとうございます。まず古倉委員から頂きました、まさに今委員長から頂きましたこの検討会のスコープに関すること、狙おうとしているものが時間軸としてどういうものなのか、質なのか量なのかというところがございますが、実は悩ましい思いがあるということを、まず最初に開陳させていただいた上で、今の状況というのは新しいモビリティが入ってくるという大きな、自転車からすると外的要因ではございますが、道路空間の中では、すべてその共有すべきプレイヤーが増えるという社会的な変革が近い将来にくるとい状況になっていて。その近い状況に来るまでに最低限の備えをしっかりとしなければいけない。時間的でいうと、かなりコンパクトな時間軸の中で、一定の政策的前進をしたいということで、代表的にはこのガイドラインになりますけれども、そのガイドラインの少なくとも目詰まりを起こしているような、少しでも改善できるようなところをきっちりご審議いただきたいということが軸としてございます。ただ、それは質的な議論を諦めたのかという、そういうことでございませぬ。そこについても、不断に色々ご審議を頂ければというふうに思っておりますが、ひとまずは、今、現行ガイドラインで定めている、求めている質と量ともに充分ではないという自覚と反省に基づいて、それを少しでも来たるべき時、等々に備えて実現するためのかなり時間軸の短い中でまずはコンパクトに成果を出していきたい。ただ、中長期的な質の向上も含めた議論ないし、我々の努力を諦めている

わけではないというふうにご理解頂ければと思っております。ソフトとハードのバランスにつきましては、先ほど申し上げた小林成基委員からいただきました、その要因は何かというところの問いと同じになりますが、ソフトもハードも両方ということになります。ソフト側につきましては、警察庁から改めてご回答いただきたいと思っておりますけれども、ハードだけで今回終わるといつもりでございませぬ。当然ながらこのガイドラインというのがソフト、ハード両輪で回すことによってしっかりと利用環境の向上を図っていくという目的のものでございますので、そのバランス論も含めてしっかりと魂を入れ直していきたいなと思っております。

三点目の古倉委員からいただきました、ときめきのある走行空間ということで、いわゆる利用促進ができるような、利用促進につながるようなところでございます。実は我々も資料をお作りする中で込めた思いというのは、両方の思いがございます。当然ながらそのいい物としての正しい乗り物としての自転車の利用を促進するというサイトと、乗った際に事故が起きてしまうといったものをどういうふうに捉えるのか、両方ございます。悩んだ結果、今の資料になった経緯といたしましては、現場、道路管理していく、整備していく現場で、いろいろななか進んでいないという現状を打破するために、合意形成に係る関係者にこれは必要だということを明確に理解させるためには、ハードの面からも、ソフトの面からも、事故を減らすんだというところの、少し刺激が強い内容になりますが、そういったものをしっかりとアピールしながら、そういったエビデンスをどういう風に対処していくのかという論法から入ったがゆえに、少しそういった側面が目立ってしまったのかなというふうには思っておりますが、ただ平成 28 年からの大きな変化として、先ほど推進官からも説明いたしました、自転車活用推進法ができた自転車活用推進計画に基づいて我々は総合的に物事進めておりますので、しっかりと自転車が良い乗り物であると幸せを増やす乗り物であるという観点をしっかりと忘れないように、そういった観点からも進めていけるようなものにできれば嬉しいなあというふうには思っております。それから久保田委員から頂きました事故の紹介、事故の紹介の部分で平成 24 年、28 年、この現行のガイドラインによって整備されたところと、そうでないところの比較ということでございますが、少しデータの収集に難があったことをここも報告させていただきつつ、少しどういった形で改善できるのかなということは、再度努力をさせていただきたいなというふうには思っております。もちろんそういった評価を踏まえて、しっかりと進めると、こういう効果が出るぞというエビデンスもしっかりと持って進めていければと思っております。

それから。電動キックボードのところは、我々のコメントを少し十分にできないかもしれません。実際にまだ法律が施行されていない段階でございますので、なかなか実際にどのような結果になるのか、どのような結果が出てくるのかというのがわからないところではございますが、できる限り現状で想像される範囲で、あらかじめ整備しておけるものは整備していきたいなというところもございませぬので、電動キックボードにつきましても、当然、我々の視野の大きな中にも入っているというような前提で議論を進めていきたいというふうには思っております。それから、楠田委員から頂きましたご意見でございますけれども、ガイドラインの全体的な考え方、連続性が足りないというところでございますけれども、確かに、ガイドラインの運用の現状でもあるのですが、その自転車のネットワーク計画をしっかりと作っていただくというところ。これは自転車活用推進計画の中でも見えていることでありますけれども、そこがなかなか道路管理者が異なったり、エリアが異なったりすると、どうしても連続性が損なわれてしまうという現実の中で、ネットワーク計画というのは、そういった道路管理者ののりを越えてしっかりと調整するということはもちろん、政策の魂としてはありますので、そういったところをまさにどうやって進めていくのかというところを、今回、改善していければなと思っております。

連続性のあるネットワークをどうやって作っていくのかというところ。その課題をしっかりと作っていただきたい点ではなく、線であり、面であるというところ。課題をもう少しあぶり出してしっかりとやってきたというふうには思っております。そういった中で、いわゆる低コストで、働き方改革の観点からも、どの自治体もできるといった意味でデータの話もそうですし、できる限りそういった手法を、いい事例を紹介したりとか、そういった方向性を示すこと

によって、だんだんと普遍化して行くようなガイドラインにできればなというふうに考えてございます。

それから、どういう目的で誰が乗っているかというところ。通学路の事例ですとか、そういったデータの背景にあるところは、データのレイヤー、層の問題かなというところもありますが、そういったところは今、日進月歩でいろいろ技術も進んでおりますので、我々も色々とお教授いただきながら、そういったものをどうやって普遍化できるのかということをお今回しっかりと考えていきたいなと思ってございます。

最後、小林成基委員からいただきました、ルール、車との議論というところ。非常に悩ましいところでございますが、警察庁ともよく議論させていただきながら進めていきたいなというふうに思っております。非常にそこに重要な論点があるということは認識しております。私どもが知る中でも、例えば自治体によりましては、車の方に、例えば1.5メーターしっかりと確保しましょうといったようなことで、長い年月をかけながらドライバーの方々に対する普及啓発運動、そしてそれが一定程度の成果を出しているというような事例も把握させて頂いておりますので、そういった観点からもドライバーに対する理解ですとか、普及活動といったものも非常に重要であろうというふうに思っております。補足ございましたらお願いいたします。

#### ○交通規制課長

先ほども申しましたが、違反といいますか、ルールの問題につきましては、自転車利用者が安易に考えているという面はどうしても否めないと思います。赤信号を無視なんていうのは、自動車では普通はやらないわけでありまして、それをやってる人が散見されるというのは、車両の運転者であるという意識が決定的に欠落しているということであって、本当に基本の基なわけですけど、これをいかに我々が出来る範囲でいろんな主体があるわけですけども、警察はできる範囲でやっていきたいというふうに思っておりますし、重要なことだとは思っております。色々データのお話ありましたが、我々も自転車事故の分析、様々な形でやっておりますので、今日データが入っていないものも含めて、どういうものがご提供できるか、しっかりと道路局さんとお相談させていただきたいというふうに思います。小林さんからご指摘があった車側からの視点、非常に重要なご指摘だと思いますし、それからゾーン30などのお話出ましたけど、通過交通ですかね、50キロ60キロのような道路での自転車通行のあり方と、それから生活道路の中での自転車というのは全く様相が違うかと思っておりますし、その自転車の通行目的というのは大分異なるものが出てくると思っておりますので、そこを分けて違う概念で整理しながら、議論進めるというのは、ご指摘の通りだと思いますので、そこをしっかりと受けとめさせていただきます。

#### ○自転車活用推進官

若干補足でございますが、まず久保田先生の関係でございますが、自転車の通行空間の整備のプレゼンスを上げていくという意味でも、整備の効果をしっかり示すというのは大事なことだと認識しておりますので、しっかりチャレンジしたいなというふうに思っています。それから楠田先生の関係ですが、連続性の自転車計画と言わず、自転車ネットワーク計画と言っているのは、まさにそこを意識させていただいているので、つながってなんぼだということの意識は引き続きしていきたいなと思っておりますし、あとは地方公共団体の組織の実態とか、こういったことをご苦労されたってことをしっかり踏まえながら、どうしたらをお支えできるか、どうしたら促せるかということをしっかり実態を踏まえながら、考えていきたいと思っております。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。ここで私が口を挟むのはあまり適切ではないんですけども、一応議論を今後して行く時にね、その進め方にも関わるので一言だけ申し上げる。この委員会の非常に重要なタスクというかな、仕事の一つにはガイドラインの改定があります。そのガイドラインの中心テーマは走行環境、走行空間で

あります。ここが日本では非常に遅れているということがありますから。ただ、今いただいているのは様々な議論があって、当然ながら自転車の政策というのかな、自転車全体を考えたときには、非常に多くの課題がたくさんあって、しかも、日本の場合には解決できてない課題が山積みということだから。それを一つのガイドラインの中に全部入れこもうとすると、今まで以上にいろんなものを入れ込んでいかなきゃいけないんですね。その方向感でガイドラインを作ったときに、それは本当に分かりやすいかとか使いやすいかとか読みやすいかとか、そう考えるとクエスチョンが出てくるだろうなと。ただ、課題が多いし、いろんな課題も具体的にさらに進めなきゃいけないポイントは明らかになっているところもあるので、一つのガイドラインに集約するという考え方は必ずしも前提としない。必要があれば、複数のガイドラインを作ればいいだけだし、分離していいだけ。そしてガイドラインを作るという、この委員会の役割は当然しっかりとできるだけタイミングちゃんと時間管理をしながらやって行くわけですけども、ただ翻って自転車に関わる様々な課題、それに対応するためには、総合的にある種対応していかなきゃいけない事がいっぱいあるわけで。それはソフトハードの話もありましたしね。基準だとか、法律制度だとか様々なその運用なりなんなりも変えていかなきゃいけない。なので、そういう議論はぜひやっていきたいと思っておりますので、どういう形でガイドラインを、どのタイミングで、何を議論して、何を定めるか。大いに議論が広がっていく部分と、うまく整理しながら進めていきたいと思っております。ぜひそういう観点で、私が勝手に言っちゃいけないんですけど、例えば三回やったら終わる会議ですとかということじゃなくてね。もう少し長い期間で大いに議論をしていただきながら、そこから成果を少しずつかどうかわかりませんが出していきうなね。多いに出していくということが重要なんですね。そういうような進め方でできたらありがたいなと思って、今お願いも兼ねてしているということですのでよろしくお願ひしたいと思っております。ですから今日はスコープを広めでね。でもアウトプットとしてはかなり明確にある種絞りながら出していかないと使い勝手も悪いしね。世の中、変えていくというときに必ずしもインパクトがないかもしれないし、いろいろ考えて進めたいと思っております。

途中で、勝手に申し上げ、話をしてしまいましたけれども、改めてもう一度委員の方々からご意見をいただきたいと思っております。第一回ということもありますんでね。実は6時半ぐらいまでとかって言われて、ここから、一人一人でやると遅い時間になっちゃいますんで申し訳ない。ここから手を上げていただいて、途中でそろそろいいかなという感じで終わりたいと思っております。じゃあ三国さんから、すみません。今こっちから先にね、すみません。レディーファーストというわけで、webファーストで今日今行きます。三国さんから先よろしいですか。

### ○三国委員

はい、ありがとうございます。わたくしの方は、金沢でやっていることを具体的なところからお話したいと思っております。金沢では、金沢自転車ネットワーク協議会というのを16年前に作りまして、まず国県市の道路管理者と警察がネットワークを結ばないと自転車施策が進まないということで進めてまいりました。

近年はネットワーク計画を作っては、市民に公開して、着々と作っているところです。その中でだんだんわかってきたのは、作ったところがどうであろうかということで、そのネットワーク協議会の中に事故対策研究会というのを作りまして、作ったところと、そうじゃないところでの事故を分析しております。それをやったところでわかっている所は、作ったところは右側通行がない限り、事故が減っております。というところまで分かってきました。その中で、まず私たちの金沢では、街中から整備をしていて、今郊外へ進んでいくところです。そして今、問題になっているのは住民の理解です。自転車の通行空間を作るには住民の理解が必要です。

そこで出てきているのは自動車にフォーカスするということが非常に大事で、自転車のルートへのデータはだいたい取れるんですけど、自動車が渋滞するところの渋滞する自動車がどういふことで渋滞しているかという、自動車がどういふ動きをするかということで、渋滞が起きるから住民から理解が得られないということで、一つの例なんですけど、金沢に国道359(旧159)号線というのがあります。そこはかつて街中の方で、バスと自転車の

共用レーンを作ったところです。そこは非常にうまく行きまして。自転車の通行空間に自転車が車道を走るようになりました。

そこから今郊外へ向かって伸ばしていくんですが、その郊外に向かっていくにあたって、その街中の車を減らすためにバイパスができました。バイパスが出来たことで市が郊外に工業団地を作りました。そしたらそこに車が2,000台行くようになりまして、その地域に渋滞が起きてきたと。今、自転車通行空間を国道359(旧159)号線の郊外に向かって伸ばしていこうと思うんですが、そこに自動車の渋滞も増えてきてしまったので、車のデータをとることが今非常に大事ではないかと思っています。自転車の走行空間を考えるにあたって、自動車がどういう動きがするかが分かっていないと、住民に車を減らしてくださいという説得力がないと思いますし、実際に公共交通も車の渋滞があることによって、どんどん遅れがあるので、ますます公共交通も廃れてしまっているということで。自転車の走行空間は必要なものにもかかわらず自家用車が増えていく現状を考えると、自転車の走行空間のことを考えるにあたって、道路空間に広げるためにも、広げるということより、先ほどの今、実際、道路幅員を少しでも広げる工夫は金沢でもしているんですが、限られた道路空間で車の量を減らすためには車がどういう動きをして、そこに集まってくるのかを知らないと、課題を解決して行くとか、住民を説得するには必要なデータがないなと思いました。車のことにもフォーカスできて、データを取るためにも予算が出るような具体的な仕組みがガイドラインにあってもいいのではないかなと思っています。以上です。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。じゃ、続けてお願いします。

#### ○栗田委員

私栗田です。いいですか。

はい、ありがとうございます。札幌の中心部はかなり自転車通行帯で矢羽根が多くできてきました。もう本当に今雪で見えないんですけども、すごくたくさんできてくるなというような印象を受けております。昨年ですが、私ども自転車のタクシーを使って矢羽根の認知度調査を行いました。その方法は自転車のタクシーというのは、自転車の走行空間に共存して走っている車体なもので、その車体に啓発のデザインをしまして、そこに合わせてQRコードを貼り付けて、そこからアンケートに誘導をしました。

その中でまず一番どれだけの人が矢羽根のことを、存在を知っているかということで、実は、アンケート自体も歩行者の方、自転車の方、車の方、そういった方々からアンケートを取ることができました。全体の回答は約80件だったんですけども、簡単に結果なんですが、矢羽根の認知度については、79.2%の人が知っているというふうに回答してくれました。札幌市内で整備が進んでいるということ。これは市内の整備状況のマップを添付しまして、それについても知っていたということで。これは63.6%の方が知っていました。実際に走行帯を走っていますか。ということに関しては49%、約30%ダウンしてるんですけど、そのぐらいの方が通行してたんですね。一番興味を感じたのは、自転車の走行帯というのは安全と感じてますか。というような質問に関しては、32%の人が安全ですと感じている。40%の人は安全じゃないと感じている。それでも走っています。あと30%の人は分からないと回答してたんですね。実際に走っている方々からいろんな意見をこういうふうに聞けたというのは興味深かったんですけども、自由記載のところでもいろんな課題、もっとこうして欲しいというのもあったんですけども、皆さん書かれていることが実際に走ってみて、より快適に、より安全な走行帯にしてほしいという。そもそもは元々歩道を走ってた人たちが、矢羽根に誘導されて車道に降りたかもしれない。そこで走ってみたら、怖い。だからもうちょっとこうして欲しいなあとというふうにステップを踏んで、意見をいただけたなあとというふうに思いました。

このアンケート自体は、北海道開発局の札幌開発建設部の委託を受けて、私どもが行っているんですね。今回のこの委員会では、私、キーワードとしては共存なんだろうなとすごく感じています。私たちの自転車タクシーも、もう本当に共存して走っている状況ではあるんですね。ただ、この共存って難しいところがたくさんありまして、この共存を上手くやっていくには、ビジョンが必要なんじゃないかなと思ってらるんですね。先ほどの冒頭の質問でもありましたけれども、理念とかビジョンとかがってなかなか見えて来ないなと感じました。自転車活用推進計画の、これは自転車活用推進計画が上位計画になるんでしょうかね。その下にあるものとして考えていいのか、そういった場合には自転車がこれだけ走ることによって、私たちが何を得られるのか。未来の移動空間というのはどういうものを想像できるかというものを共有することが一番大事だと思うんですね。そこがすごく欠けているなと思いました。あとそのビジョンを達成するためにミッションが必要で、このミッションこそがこの委員会のある意味なんだと思うんですよ。そのときにミッションを実現するためのガイドラインという作り方を根底から少し仕組みを考えたらいいのかなと思いました。

はい。すごく難しいですよ。車道に皆さんが降りるというのは、とてもハードルの高いことだと思っていましたが。ただ、こういうふうガイドラインがあって、矢羽根を設置した場所から少しづつ皆さんが降り始めてくれる。それ第一歩になると思うので、これは広げるという意味でいろんな共存のモビリティも出てくると思うんですけれども、それは理念。そういうことで少し解決できないかなと思って改めてそこを考えていけたらいいのではないかなと思っております。私からは以上です。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。

吉田先生さっき挙がっていたけどいいんですか。吉田先生、井料さんの順にしよう。

#### ○吉田委員

はい、ありがとうございます。私の方からは三点あるんですけども、まず自転車、先ほどから出ているキーワードとして自転車ネットワークというところがあって、これが一体どういう風な使い方をするのかっていったところが、まず共有化する必要があるかなというふうに思っています。これを具体化すると、例えば今まであった通行施設の整備から、もう一方、違う利用者増のところまで含めて、安心みたいのところまで含めたネットワークのあり方みたいな所に一つ新しさを出せる可能性があるかなというふうに聞いていました。それからもう一つはガイドラインを改定して行くにあたって、おそらく今日あった自治体へのアンケートの中でですね、今まで蓄積されてきた整備の仕方というのがあると思うんですけれども、こういったものを共有することによって、もう少し工学的な空間再配分の手法もそうなんですけれども、システムチックに、もうちょっとできそうところの仕組みみたいなものを共有化して行くということが大切なのかなというふうに思っています。それからもう一つは、事故の話あったんですけど、実際に事故の起きてる交差点とか、そういったところを見ると、そもそも自転車がどうやって通行したらいいのかということが分からないような、そもそもあんまり路面標示とか規制がされていないところが結構多いですよ。そういったところが、結果的に利用者からするとどう通行していいかわからないということになっている可能性が高いのではないかなというふうに思うので、そのあたりをわかりやすく、自転車利用者というのは、免許を持ってないとか、今度、電動キックボードの利用者も基本的には免許持ってなくても乗れる。16歳以上ということになってると思うんですけど、こういった方々に道路の使い方がわかりやすくなるような形というのが何よりも決定的に不足してるんじゃないかなというふうに思いますので、このあたりの観点をに入れていただくとありがたいなというふうに思っています。以上です。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。じゃあ続けて井料先生お願いします。

#### ○井料委員

はい、ありがとうございます。私の方も三点ほどございます。まず矢羽根なんですけれども、暫定整備という形ででも矢羽根という自転車の走行位置が明確化されるということで安全性に寄与しているのではないかと思いますが、先ほどの議論のとおり、検証して行く必要があるということとともに、結構、自治体さんなどと話をしていると、とりあえずこれで整備をしましたというようなところで終わっているような形があるのかなというところも思っています。つまり、ここでのガイドラインの暫定形態という、もちろん暫定形態を積極的に活用して行くということはいいのですが、その先にできれば完成形を目指して欲しいというような、そこら辺の意図というのがもう少し伝わるといいのかなというところは思っているところです。

二つ目なんですけれども、ネットワークに関してネットワーク計画って言ったところで、連続性といった議論もありましたけれども、車の場合ですと走行速度がこう高いものと、それから比較的アクセス向けの走行速度の低いものという形で、道路の形態というのも分けて整備するというようなことがあろうかと思えます。自転車の場合も、そのママチャリのように、割とゆっくり走る方々と、そうでない走行速度の高い方というのがいる中で、もちろんガイドラインとしてはいろいろと自転車道からその車道混在ということでやってはいるんですが、実際の整備実態としては、走行速度が高いところに、なんか車道混在を置かざるを得ないみたいな形になってしまっていないかなと。申し上げたかったのは、むしろ何ていうんですかね、市道ですとか比較的、走行速度の低いところに整備が遅れているというか、そういったところに車道混在などを持って行くというような形で比較的速度の低いところの自転車の安全性というか、その走行位置というのをよりわかりやすくして、車道での自転車の走行というところを目指して行くというような。計画の段階で考えていく必要があるのかなと、計画って言ったときに得てして階層の高い道路というんですかね。国道だとか比較的規格の高いところからネットワークの軸として整備していく傾向があるのかなというふうに思うのですけれども、自転車の場合は、そういった意味でその比較的短いトリップに対しても整備をして行くという意味ではその両方のところも考えたようなそのネットワーク整備の考え方というのを、色々な道路管理者さんが協力してやっていくと、いいのかなということを思いました。実際、金沢などでもやられているのかもしれませんが、改めてそういう風に思いました。あと、最後にモビリティなんですけれども、キックボードなどですね。

私いくつか電動モビリティ関係の走行実験だとか、そういった研究をやっている中で、自転車と走行の仕方がだいぶ違うなというか、能力的なものとして違うなと感じているところがあります。特に危ないなと思うのは加減速ですとか、転回角度ですかね。比較的、電動モビリティの方が緩やかに転回したりとか、加減速もものにもよるんだと思うんですけれども、自転車とは違う形になっているのかなというふうに思っていて、自転車とそのモビリティが追従した時とかに安全なのかとか、あとそれこそ駐車車両なんかがあったときに車道のほうに出てくるようなモビリティなどがあった時に、本当に安全なのかというような、走行性能によって違う部分というのは多分、ここでガイドラインとして入れるというよりは留意事項としてでも入れて行く必要はあるのかなというふうには思っているところです。以上になります。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。あれ、議事次第を見たらね、今日 19 時までに変わっていたね。書き換えたね誰か。6 時半で終了だと思ってたら、19 時に書き換えられていましたので、すみません。もう少し時間を頂きます。じゃあ続けて宇都宮市さんお願いします。

#### ○宇都宮市 建設部長

はい、すみません。宇都宮の篠田でございます。作っている立場の代表のような宇都宮としての事例とですね、各先生方が言ったことに対しての、確かにそういうところが出てないというような事例紹介になってしまいますけれども、まず宇都宮としましては国交省さんが定めた平成 28 年のガイドラインに先駆けということもおこがましいんですが、平成 15 年から自転車のまちを推奨しております、なぜかと言いますと世界大会のジャパンカップというものを宇都宮で招致して世界大会をやっております。そういうのとプロのチームもあるということで、自転車のまちの推奨で平成 15 年から先ほど各先生がおっしゃったネットワークを考えながら、自転車の整備帯を整備してまいりました。井料先生がおっしゃったような幹線道路じゃないところのネットワークというのが重要じゃないかというように私は理解したんですが、確におっしゃる通りですね。私どもの国道 4 号という幹線道路があるんですが、そちらについては自転車の利用自体は利用が控えるものですから、補助幹線の横の道路の方をネットワーク幹線というような実動にあったですね。ネットワークを平成 15 年からつくりまして、年数が経っているんですが、未だまだ 35 キロぐらいしか自転車ネットワークが整備できていないという。整備延長からすれば、全国の中ではトップクラスとは思っているんですが、なかなか整備が伸びないのが現状でございます。というのは、地方はクルマ社会であって道路の幅員自体も狭い。そこで整備しようとする専用帯というのはなかなか整備できなかったんですが、国交省さんがガイドラインを作ってくれて矢羽根手法という混在型を示していただいたおかげで、その混在型が 35 キロの中でも約半数。すみません、35 キロではなくて 77 キロしか整備できていないんですが、その中で矢羽根は 31 キロという約半数の数字になっています。最初の頃の矢羽根手法ですと、その走行帯自体が利用者が理解していただけなくて、未だにまだ逆走するような利用者が非常に多いんですけども、近年では矢羽根の中に宇都宮独自の進行方向の自転車はこちらですよというような路面標示をしたりという、進入口については私どももそういう利用者の安全性を配慮した路面標示等を導きました。ところが先ほど吉田先生がおっしゃったような出口の交差点部分ですね。そちらについては、車道という位置付けなものですから、警察さんが作る停止線、それが一緒に守って止まっていたらという観点からですね。どうしてもその止まる部分について、道路整備する側の方は少し考えが気薄になっているのかなと整備しているものとしても思っております。というのは、私もよく見かけるんですが、走行帯を走ってくる自転車のお母さんが赤信号で止まるのではなくて、信号が赤になると急に感覚が歩行者になりまして、信号無視で左折をしてしまうというのをよく見かけるんですよ。なので、最初の頃からも利用者側の方のルール、そこが気薄なんじゃないかというお話たくさんありましたけれども、私はそこも重要なのかなというふうに思っているところでございます。事例ばかりの話になりましたが、以上作っている立場としてのですね。宇都宮の現状などを少しお知らせした方がよいのかなと思ひまして発言させていただきました。以上です。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それじゃあ、こちら側でお待たせしました。小林博さん。

#### ○小林博委員

よろしくお願ひします。日本サイクリング協会理事・事務局長をしていますが、自分でも自転車が好きなものですから。自宅の柏から今事務所新宿なんですけど、片道 30 キロを往復 60 キロになりますが、月に 3 回から 4 回自転車通勤にしております。だいたい月に 300 キロから 400 キロぐらい乗っているという人間からして、自転車の利用活用向上、どうすればいいか、何をすればいいか、冒頭からおっしゃられているルールの浸透、どうしても道路を利用する人間ですから、人間が決められたルールを守らなければだめよねというところで。今まで例えば、ひどい話なんですけども、ある自治体が観光用のビデオを作ってます。その観光用のビデオで、サイクリ

ングのシーンがあるんですけど右側通行してるんです。いわゆる違反行為を推奨しちゃってるわけですね。それが同じようなシーンで電車の広告、観光広告の車内ビデオも同じように右側通行して、しかも並走している、それが流れちゃった。例えばそれが同じようにテレビのCMでも時々あれこれ違反じゃんというのが。例えば、最近だと箱根駅伝のCMの中でウーバーイツさんがCMしてたんですけど、最後のウーバーイツの最後で河川敷、自分が進行してます。向こうから同じウーバーイツの配達員が来ます。逆走してるんですよ。右側通行して右側を抜けてっいるというのが流れて、最近やっと変わったんですけども。あと、例えば私もこの歯医者さんにも自転車を通うんで、溜池山王の歯医者さんに通うんで自転車を通るんですが、霞ヶ関を通過して行くんですけども、霞ヶ関の通勤の方々って知的レベルが高いはずなのに、横断歩道の青信号が点滅し始めると、急いで渡っちゃってるという。これアウトですよ。信号の意味で歩行者用信号というのが、道路交通法施行令第二条に基づく信号の意味で横断歩道の青信号点滅は横断歩道じゃない交差点に進入しちゃいけませんというのが正解。平気で皆さん渡っちゃっているというそういう状態で、先ほど成基さんがおっしゃってました、皆さんルール知ってるよと、知ってるけどそれおかしちゃう。なんでかね。私流に考えると心理ブレーキが効かない。みんなが渡っているから怖くないじゃないですけども、心理ブレーキが効いて無いなということ。これは教育、きちっといわゆる義務教育の低学年の心が非常に柔らかな時点で、これはやっちゃいけないことだと。理論的に言えば道路交通法を違反すれば犯罪ですから、犯罪行為ですよと、違反すると犯罪者になります。そういうような観点でこれは本当にモラハラに近いかもしれないけど社会ルールとして道路交通法を守らない奴はこれは人間としていけない行為なんだということをきちんと義務教育の中で刷り込みしていかないと心理ブレーキは効かないんだらうなというふうに感じています。あと、ハード面の部分なんですけれども、今、私が抱えている問題としてあるサイクリストが県道走ってました。左側の側溝の蓋の上と路面のすき間が開いて、そこでハンドルとられて骨折しちゃいました。落車して鎖骨折って骨折しちゃいました。その事故検証をするために、その道路事務所の職員の型が現場検証、車で案内して、その時には口頭では骨折した治療費払いますよっていったけれども、3ヶ月ぐらい経ってから公文書で事務所道路事務所の所長名で路肩部分は車両が頻繁に走るということ想定してないですよ。なので、その部分のいわゆるガタガタになっている部分に関する施工に関しては私どもは責任はございませんという回答が公文書で出てるんですよ。私の手元あるんですけども。確かに道路管理者のサイドから言えば路肩部分、特にその側溝の蓋と路面のそのすり合わせ、ここが非常に密になってることをやろうとすれば相当お金掛かるなど。確かにその地域の経済を支えている物流を担っている車両が使う道路、これを車両に関しての優先な予算配分をしていく、工事していくということも確かだろう。けれども、片やご案内のとおり道路交通法第18条の第一項で、軽車両は左側端を通行しなければならない。してもいいよじゃなくてなければならない義務ですよ。そういう状態になってるわけです。ということは、側溝の蓋も車道という形ですから、ここはきちんと整備をすべきであろうけれども、実態的には、ある意味昔、成基さんがおっしゃってた道路事務所の方、いわゆる車脳になっている。車優先の考えでもって物事を仕事している。そういう状態があるな。これは何とかして解消していかなくちゃいけないということで、そういったような部分も含めて、この会でもって、私流に言うと、問題をクリアして行くのには色々なディテールをデザインして、デザインを最終目的の為にどうデザインしていけばいいかということで、皆さんすごくレベルの高い方々おいでになるので、そこら辺でその良いデザインを出していただければなというふうな期待をしております。よろしくお願ひします。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。違反ビデオを見つけたときはどうされてます。

○小林博委員

実際に実はモニターツアーに行った時に、それでね。

○屋井委員長

是非ね。ビデオを見つけたら出してる場所に手紙かなんか出してね。

○小林博委員

そのときに担当者呼んで、これひどいですよということを言いました。もう一つ、CM に関しても私の役職名をもってメールでもって意見を出してます。

○屋井委員長

はい、了解です。ご苦労様。じゃあ北方さんどうぞ。

○北方委員

はい、北方でございます。先程、ウェブの先生の中からも共存という言葉が出ていましたけれども、私はそれともに今伺っていると共有ということもすごく大事だなと思っております。私は今、全国でいろんな保護者の方といろいろお会いする機会がございます。まず一点目は国民への共有というのを私はすごく感じております。いろいろ現場でお母さんたちにお会いしていると、自転車は自歩道、歩道に自転車のマークがいっぱいある。でも道路に出れば矢羽根もいっぱいある。矢羽根は皆さん知らないですけど、マークもいっぱい付いてる。いたい私たちはどこを通ればいいんだというのは全国で聞かれます。なので、シンプルに言うと、国民はルールがわかっている。でも自分たちどうすればいいのというのが、多分、生の現場の声だと私はいつも思ってます。なので、その辺りを国がどういうふうを考えて走行空間を日本はこういう風に未来を描いているんだって国民の皆さん、今過渡期で正直まだまだだけれども、そこを一緒に走行空間を作って頂きたい。その一歩でまずこういう矢羽根を作っていますというのを、ぜひ国民に伝えていくということが、私はまず一個、国民のモヤモヤを解消するための一歩かないつも思っております。もう一点は自治体現場の共有ということです。今お越しくださっている金沢の先生や札幌の事例、宇都宮の事例、あとは私はさいたま市だったり、京都市にも関わらせていただいています。本当に各地の先生方や自治体さんの事例で素晴らしい走行ネットワーク、走行空間の事例ですとか、後は京都市の方々、中高生の為の本当に革命的な、私思ってるんですけど、そのぐらいの安全教育など、現場でたくさんやられています。そういうデータをぜひ、もう今、本当にオンラインの時代ですので、各現場の皆さんがデータベースの構築というのは、ぜひ力を入れていただきたいと思っております。京都では札幌では宇都宮では金沢ではこういう事例があったんだというのを写真で見て、データをエビデンスをもとにビフォーアフターこうなった。というのが、皆さんが見てわかるもの、そして安全教育も中高生というと、すぐスケアードストレートということを頭しか自治体の皆様なく、中高生の事故のデータもどんどん増えているなか、実際、どうすればいいんだというのは各地で聞きます。その中で、今、京都市の事例とかも素晴らしいなあと思っているの、そういうのを見て、こういうのがあるんだというのが、全国の自治体さんに分かって頂けるようなデータベースの共通化というのは、ちょっとここと外れてくるかもしれませんが、こういう時代だからこそ、そういうものの構築を共に作っていけたら嬉しいなあと思います。以上です。ありがとうございます。

○屋井委員長

はい、ありがとうございます。あれ、絹代さん 30 秒とかでもいい。

○絹代委員

じゃあ 30 秒だけいいですか。はい、実はちょっとショッキングなことがあったので、それだけ言いたかったなと思って。先週、とある自治体さんで会議があって、これからネットワーク会議、ネットワーク計画を作るということだったんですけども、その中の一覧に歩道上の分離というのがあったんですね。私の記憶では、ガイドラインの中にそういったものはなかったはずなので、その話もしたんですが、ピクトグラムを書いてソフトポールを立てると。他の自治体でもそういう方向のところがあるので、横の連絡を取ってますということを言われて。正直かなりびっくりし、しっかりガイドラインをもう一回参照して、いろいろなところに話を聞いてくださいということで。

ちょっと時間がなくなってしまったんですけども、皆さんがこうトライしようという中で、歩道上の空間再配分も無理だし、自分たちのコストと手間の中でできるものを、ともかくやろうみたいなのところになっていくのが良いところと悪いところがあると思うんですね。なので、今日、みなさんのお話の中にあつたビジョンというのがあつたんですが、このガイドラインがどういうもので、その住んでいる方のためにプラスになるものだというのが示せるということも必要だと思いますし、何のためにそれをやるのかというのを、もう一度皆さんが理解した上で、可能な計画を立てていって、こここのところの概念みたいなものが、色々な自治体さんに伝わったらいいなと思いました。最後に一つ欧米は、特に欧州は皆さんがルールを知っていて守ることが当たり前の上に、整備があつて、それで成立しているところがあると思うんです。今日の話の中にもアンケートで矢羽根あつても不安を感じる方が多いと思いました。皆さんに街の使い方。自転車のルール、ここがしっかり浸透しないとどんなネットワークを使っても、結局いい形で機能しないと思いますので、ここまでの中で今日もいっぱい話がありましたが、ルールとか走り方みたいなのところがなかなか改善されない中で、私はそちらのガイドラインを作ってもいいんじゃないかと思うぐらい、ちょっとそのソフト面、使い方、ルールというところにぜひ本気になって取り組んでいただけたらと思います。繰り返しですみません。私からは以上です。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。えっと、もう7時過ぎちゃいました。様々な御意見をいただきました。ここで事務局からどうですか。というふうに振るとここからまた 20 分くらい？ 頂いた貴重なご意見を全て受け止めてもらったということでね。今打ち返さない方がいいです。しっかりと受け止めてもらって今後のこの会議、委員会の議論に活かしていくというふうにしていただきたいと思います。私も話してないから、フラストレーションたまってるので、委員の方のご意見の中ですべて貴重なご意見をいただけてますけどね。その中で二つだけ取り上げて話をさせてください。

一つは栗田さんがおっしゃってたビジョン、ミッションとかね。共有は最後にまた。北方さんから国民との共有が大変重要なんだということを言われたので、この二つなんですけどね。北方さんのおっしゃってるところからいうと、将来こうしていくんだよということを示しながら、ちょっと待ってね、私たちしっかりやるからねって約束して、そこから5年なり、10年の間にしっかりと安全な空間をつくっていく。これが2007年とか2009年時点の我々みんなが考えたことですよ。コミットメントをちゃんとするんだ。その為にネットワーク計画を作るんだ。全部の道を変えることはできないけど、ネットワーク計画に位置付けたとこだけでもしっかりやるぞという約束する。世界中でみんなやってますからね。そこに共有という概念がやっぱり出てきてるんだけど、残念ながらその約束は十分に果たせていないところが多いのでね。だから改めて、どうやって国民の皆さんと共有して行くかということは考えてみるいいタイミングだなというふうに私も思いました。それからそれに関わるんだけど、栗田さんのおっしゃってる、ミッションビジョンとか、そういうことが極めて重要だということ。そこをうっかりしていたけども、実は前回この会議体でガイドライン作ったときは、活用推進法はなかったんですよ。だけど、活動推進法というのは重要だと思うのは、そこで自転車の役割とか目的だとかね、自動車の交通の過大な負荷を減らすというのかな、負荷を減らすという役割まで、書き込まれた法律ですからね。法律に基づく計画でもあるしね。

そこに我々が今よって立つビジョンになり、ミッションなりというのもベースラインというのかな、そこが示されている。そこを改めてこの委員会としては共有して、そこにに基づきながら、改めてガイドラインというものを、多方面のガイドラインをどうまとめていってかかってことになるけれども、それをつくっていく。そういう立ち位置を、改めてしっかりとさせたいんじゃないかなと思いました。ぜひそのあたり今日の栗田さんのご意見にもなんとか応えていけるような方向の検討を続けていければと。その他さまざまな委員の方々から非常に重要な意見いただいているので、そこは事務局としても踏まえながら次の会議に生かしてと思います。すみません、時間も過ぎていて、最後、改めて久保田さんからお話いただこうと思います。

#### ○参事官

はい、ありがとうございます。本日は本当に貴重なご意見、それから貴重なご経験、ご知見に基づくご意見賜りまして、ここより心より御礼を申し上げます。しっかりと受け止めて続けていきたいと思っております。最後に自転車活用推進本部事務局長代理・道路局審議官の久保田よりご挨拶を申し上げます。

#### ○審議官

はい、審議官の久保田でございます。打ち返しの方は致しませんけれども、簡単に今日の受け止めと、また今後に向けた話を短くさせていただきたいと思っております。大変幅広いご意見いただいて、ありがとうございました。理念ですとか、そういった思想の部分から、先ほどのような共有、共存みたいな話。そういったこともございましたし、具体的なそのネットワークのあり方とか、それはネットワークというの、走行空間のネットワークもあれば、関係者のネットワークということもあったかと思っております。あとはいろんなデータの問題で、違反とかそういったもの分析して行く、様々な御議論いただきました。すべて、せっかくだので、次回に向けては、いただいた意見を少し整理させていただいてですね、その上で先ほど委員長からもございましたように、まさに今回は自転車活用推進法がある、自転車活用推進計画がある前提ですので、そことの関係を整理しながら、それでご指摘いただきました今回のガイドラインというものがミッションですとか、特にそのネットワーク計画を作っていくので、それをしっかりと進めていくためのガイドラインと、そういったところを中心にガイドラインの役目というものをもう少しクリアした形で、次回骨子みたいなものを少し整理させていただいて御議論いただければなと思っております。これ以上言うと長くなりますので、これで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

#### ○参事官

本日の次第は以上でございます。長時間にわたりまして御審議を頂きまして誠にありがとうございました。いただきましたご意見を踏まえまして、関係者の皆様と連携して取り組んでまいります。引き続きご指導よろしくお願いたします。なお、次回の開催は今年度内を予定しておりますが、追って日程の調整をさせていただきたいと存じます。それでは本日は以上で終了とさせていただきます。ありがとうございました。